

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ED AUTOSTRADALE

8° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 16 MARZO 2004

---

**Presidenza del presidente GRILLO**

## INDICE

## Audizione del Capo Dipartimento della protezione civile

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 8, 10 e <i>passim</i>	<i>BERTOLASO</i> . . . . .	Pag. 3, 12, 16 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo ( <i>DS-U</i> ) . . . . .	13, 15, 19		
CHIRILLI ( <i>FI</i> ) . . . . .	12		
CICOLANI ( <i>FI</i> ) . . . . .	15		
* FABRIS ( <i>Misto-AP-Udeur</i> ) . . . . .	8, 18, 20		
MONTINO ( <i>DS-U</i> ) . . . . .	13		
PEDRAZZINI ( <i>LP</i> ) . . . . .	14, 15		
VERALDI ( <i>Mar-DL-U</i> ) . . . . .	17		
* ZANDA ( <i>Mar-DL-U</i> ) . . . . .	10, 11, 12		

## Audizione dell'Amministratore delegato della società Autostrade Spa

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 21, 22, 23 e <i>passim</i>	* <i>GAMBERALE</i> . . . . .	Pag. 22, 23, 24
* FABRIS ( <i>Misto-AP-Udeur</i> ) . . . . .	23, 24		
BRUTTI Paolo ( <i>DS-U</i> ) . . . . .	24		
PEDRAZZINI ( <i>LP</i> ) . . . . .	24		

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore:

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Indipendenti della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Alleanza Popolare-Udeur: Misto-AP-Udeur.

*Intervengono, per il Dipartimento della Protezione civile alla Presidenza del Consiglio, il dottor Guido Bertolaso, Capo Dipartimento, e per la società Autostrade Spa, l'ingegner Vito Gamberale, amministratore delegato, accompagnato dal dottor Giovanni Castellucci, direttore generale, dalla dottoressa Enrica Giorgetti, direttore dei rapporti istituzionali e della comunicazione, e dal geometra Iginò Lai, responsabile della gestione operativa.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,40.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione del Capo Dipartimento della protezione civile**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale e autostradale.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Sono oggi previste alcune audizioni in merito ai disagi provocati alla circolazione stradale e al sistema dei trasporti dagli eventi atmosferici dell'ultimo fine settimana di febbraio. La prima di tali audizioni è quella del dottor Bertolaso, Capo Dipartimento della protezione civile, che ringrazio per aver accolto il nostro invito. Nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale la nostra Commissione ha avvertito l'esigenza di procedere a questa audizione in seguito agli eventi atmosferici che hanno interessato il Paese nell'ultimo fine settimana di febbraio e che hanno provocato disagi alla circolazione stradale e al sistema dei trasporti; in alcuni tratti autostradali si è vissuta una situazione di emergenza che ha generato una serie di polemiche, con ripercussioni anche sugli organi di stampa.

Do subito la parola al dottor Bertolaso ricordando che, come di consueto, vi sarà prima una esposizione introduttiva; successivamente i commissari potranno intervenire e rivolgere domande al Capo Dipartimento della protezione civile.

**BERTOLASO.** Signor Presidente, la ringrazio per l'opportunità che mi è concessa. Mi limiterò ad una rapida esposizione degli aspetti più significativi di quanto accaduto, fornendo alcuni elementi che potranno essere

utili per valutare le iniziative che – a mio avviso – bisognerebbe adottare per evitare che fenomeni del genere abbiano a ripetersi.

Esiste una disposizione normativa in base alla quale, ogni qual volta il servizio meteorologico dell'Aeronautica militare emana una segnalazione di previsione meteorologica avversa, il Dipartimento della Protezione civile deve recepire tale segnalazione e trasmetterla alle strutture territoriali competenti affinché si organizzino nel predisporre eventuali servizi di protezione civile finalizzati a mitigare al massimo le conseguenze di una situazione particolare di maltempo. Per le ragioni sopra indicate la Protezione civile trasmette tantissime segnalazioni in ordine alle condizioni meteorologiche avverse. Non siamo noi l'origine delle previsioni, bensì il servizio meteorologico dell'Aeronautica militare. Gli avvisi meteo sono emanati per precipitazioni molto intense, per colpi di vento violenti, per rischio nebbie (come avviene in questi giorni) e per mareggiate. In altri termini, ogni qual volta si prevede un fenomeno meteorologico particolare è nostro compito segnalarlo nell'ambito territoriale interessato. Tale genere di attività è stata da noi sviluppata e migliorata; dirò qualcosa in proposito al termine del mio intervento per ciò che riguarda il futuro.

Già alla fine del mese di gennaio, precisamente il giorno 28, emettimmo un avviso meteo per rischio nevicate che riguardava, nel caso specifico, la Toscana e l'Emilia Romagna. Ricorderete che soprattutto in Toscana, nel tratto autostradale Firenze-Bologna e Firenze-mare si verificarono gravissimi disagi per gli automobilisti e di fatto anche in quell'occasione le autostrade rimasero bloccate. Questo ci convinse a promuovere una serie di riunioni con le strutture dei servizi deputati, in particolare, con la Società Autostrade Spa, ma anche con le Ferrovie dello Stato, con l'ANAS, con la Polizia stradale, con le Regioni e le Prefetture interessate. Ciò al fine di programmare insieme un sistema che consentisse di evitare il riproporsi di fenomeni quali quelli accaduti alla fine di gennaio e che erano stati causati sì da nevicate intense, ma anche da uno scarso gioco di squadra, da una debole condivisione delle problematiche e da una scarsa comunicazione tra tutte le componenti che in situazioni del genere devono intervenire.

Nel mese di febbraio si svolsero una serie di riunioni con le strutture che ho citato. Si tennero due incontri e furono formulate alcune ipotesi ma non si arrivò ancora ad una conclusione procedurale definitiva, che evidentemente doveva avere il consenso di tutti.

Il 27 febbraio alle ore 14,40 il Dipartimento emise un nuovo bollettino meteo per condizioni meteorologiche avverse, che riguardava soprattutto la Pianura padana, l'Arco appenninico e in parte la Toscana. Si prevedevano, in sostanza, forti nevicate. Nel corso della giornata di venerdì, oltre a procedere – come di consueto – alla burocratica trasmissione di questo messaggio, soprattutto usando il telefono e convocando – se necessario – le strutture nella nostra sede, rilanciammo tale messaggio esprimendo grande preoccupazione sul fatto che la giornata di sabato sarebbe stata particolarmente critica. Servendosi anche dei messaggi SMS e ricor-

rendo all'ANSA, cercammo di diffondere la segnalazione agli automobilisti che sabato sarebbe stata una giornata particolarmente critica. Riuscimmo addirittura a fare in modo che il TG1 delle ore 20 di venerdì, nell'ultimo titolo di apertura, parlasse di rischio nevicate per la giornata di sabato e, quindi, di possibili problemi per gli automobilisti. Sapevamo bene che quel periodo coincideva con la conclusione della settimana bianca di carnevale, il che avrebbe comportato un notevole traffico di automobili, soprattutto dalla zona del Trentino-Alto Adige e sul tratto Autobrennero A1 verso Roma, come anche nel senso contrario di marcia.

Vi erano, quindi, tutte le condizioni per poter prevedere una situazione particolarmente critica e per poterla anche prevenire. Alla luce di tutti questi allarmi e di queste richieste di messa in stato d'attenzione avevamo immaginato che la situazione si sarebbe potuta gestire. Così non è stato, come è ben noto. Ciò è stato principalmente dovuto al fatto che si è verificata una nevicata molto violenta in certe zone dell'Emilia Romagna e nelle Province di Modena e di Bologna: sono caduti anche 55 centimetri di neve in pianura nell'arco di cinque ore e quindi certamente si è trattato di un fenomeno particolare. La prefettura di Modena ha fatto sapere che erano 25 anni che non si verifica un avvenimento del genere. Ma di fatto vi è stato anche un imprevisto incremento di automobilisti sul tratto autostradale che ho citato. Questo, evidentemente, ha colto un po' di sorpresa le strutture deputate le quali sono intervenute in ritardo per rispondere all'esigenza di tenere sgombra l'autostrada. Sappiamo con certezza che già alle 13,40 di sabato 28 febbraio il tratto Modena Sud - Modena Nord era bloccato. Non vi era possibilità di movimento ed essendo bloccato il tratto autostradale gli spazzaneve non potevano passare per ripulire il fondo stradale. A quel punto il blocco ha continuato semplicemente ad allungarsi sia verso la direttrice dell'Autobrennero sia verso quella di Bologna-Modena, provocando tutti quei disagi, quelle code e quei problemi di cui tanto si è discusso.

Nello stesso momento anche le Ferrovie dello Stato hanno iniziato ad avere problemi e credo che il responsabile di tale ente ne spiegherà le ragioni. Anche a livello di approvvigionamento di energia elettrica vi sono stati notevoli disagi. In alcune zone della Romagna e del Veneto (ma non nelle Province di Modena e di Bologna) circa 250.000 persone sono rimaste senza energia elettrica anche per 48-72 ore.

Si è trattato, in sostanza, di una situazione diffusa di mancanza di erogazione di servizi primari sicuramente derivante da una situazione meteorologica particolarmente critica che, tuttavia, si sarebbe potuta gestire meglio se vi fossero stati maggiore collaborazione e dialogo tra le strutture competenti. Mi riferisco non solamente alla società Autostrade, ma anche all'ANAS, alla Polizia della strada, alle Prefetture, alle strutture provinciali e a quelle regionali, alle Ferrovie dello Stato, all'ENEL e a tutti quegli organismi che potevano collaborare per risolvere il problema. Sicuramente gravissima è stata la carenza di informazioni soprattutto agli automobilisti.

È stata gettata la croce addosso a Isoradio. A mio modo di vedere – sebbene all’inizio anch’io fossi particolarmente irritato, perché dalla nostra sala operativa abbiamo seguito con attenzione tutto l’evolversi della vicenda – va considerato che Isoradio è una struttura basata a Saxa Rubra e riceve le informazioni solo dalla società Autostrade oppure dalla Polizia della strada. Pertanto, se Isoradio non riceve notizie sul blocco di un certo tratto autostradale, ovviamente non può trasmetterle agli automobilisti, né può farsi portavoce degli automobilisti bloccati che chiamano l’emittente radiofonica perché, per convenzione, questo non è previsto: bisogna infatti tenere conto dei possibili scherzi che potrebbe fare qualche personaggio bizzarro. Isoradio, dunque, non avendo ricevuto nel dettaglio quelle informazioni, non poteva ritrasmetterle agli automobilisti.

Lo stesso è accaduto anche per le Ferrovie dello Stato: abbiamo avuto certezza di treni bloccati, in alcuni momenti anche fuori dalle stazioni, e di passeggeri fermi anche in stazioni di seconda o terza categoria che non sapevano alcunché di quanto stava avvenendo; non venivano informati dalle strutture competenti delle Ferrovie dello Stato sui problemi, sui tempi di attesa e sulle possibili soluzioni che sarebbero state poste in essere.

Tutto questo ci ha costretto, poi, a convocare un incontro, il lunedì successivo, con tutte le strutture competenti per fare una prima disamina di quanto non aveva funzionato e delle diverse ragioni per cui ciò era avvenuto. Siamo giunti alla conclusione, come ho detto, che è mancata proprio una logica di sistema, un gioco di squadra, una collaborazione fra tutte le entità, che invece era quanto noi auspicavamo. Voglio sottolineare ancora una volta che il Dipartimento della protezione civile non è la struttura competente per gestire situazioni a livello locale per quanto riguarda la viabilità; il compito della Protezione civile era di emanare il bollettino e di avvisare che ci sarebbe stato brutto tempo. Dopodiché le strutture, a livello locale e agli altri vari livelli, si sarebbero dovute organizzare: questo è quanto prevede la normativa vigente.

Noi siamo andati oltre, nell’ambito del nostro spirito di collaborazione e nel tentativo di risolvere anche situazioni a livello locale che non possono essere risolte per vari motivi, cercando di fornire un contributo. C’è stata irritazione perché avevamo avvisato di quanto sarebbe potuto succedere. Si parla tanto di previsione e prevenzione e voglio sottolineare che la nostra capacità di fare previsioni meteo è molto migliorata nel corso di quest’ultimo decennio, per una serie di attività poste in essere. Quindi, non è possibile ritrovarsi in situazioni di crisi acuta, come se nulla fosse stato detto, preparato, organizzato.

Pertanto, anche sulla base di questa esperienza, delle riunioni del lunedì e di tutta una serie di incontri che stiamo ancora ponendo in essere, abbiamo formulato una serie di proposte operative. La prima, indipendente da questa vicenda, è la nuova direttiva che ha firmato il Presidente del Consiglio – prima del 28 febbraio – in merito alla riorganizzazione del servizio meteorologico, che concerne le previsioni meteo della Protezione civile: si tratta di un nuovo sistema, con il quale si riuscirà a coniugare la

previsione meteo dell'Aeronautica militare con le previsioni meteo civili predisposte dalle diverse strutture regionali che hanno sviluppato (soprattutto in Emilia-Romagna, in Lombardia e in Piemonte) una grandissima competenza in tale ambito.

Inoltre, abbiamo già formulato al Ministro delle infrastrutture, per il tramite del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dottor Letta, una serie di proposte, che poi dovranno essere valutate e portate avanti dal Ministero competente. In merito a queste mie osservazioni lascerò agli Uffici una documentazione ed anche copia delle lettere: abbiamo anche ricevuto, in risposta, la lettera del ministro Lunardi.

Le nostre proposte sono quindi di prevedere un obbligo di catene a bordo in certi casi, in certi periodi, su certi veicoli anche con eventuali sanzioni penali e con effetto sulla patente a punti. Abbiamo chiesto che, in caso di neve, venisse immaginata un'unica corsia che deve essere percorsa in modo da lasciare libera l'altra per gli spazzaneve e per gli eventuali mezzi di soccorso. Fortunatamente, durante quel momento di crisi, non c'è stato alcun problema per quanto riguarda la vera salvaguardia della vita umana, che è la competenza della Protezione civile, ma se in questa coda di 20-30 chilometri vi fossero state due o tre partorienti oppure un infartuato, mi domando come avremmo fatto a soccorrerli, anche considerate le condizioni meteo, che impedivano il sorvolo di un elicottero, oltre che lo spostamento di un'eventuale ambulanza.

Abbiamo quindi avanzato questa serie di proposte al Ministro delle infrastrutture. Abbiamo chiesto al concedente, cioè all'ANAS, di verificare anche altre opportunità. Secondo me non è giusto che agli automobilisti costretti in un blocco stradale per ore a causa di un evento non previsto venga chiesto il rimborso completo del pedaggio. Anche in questo caso, a nostro avviso, si potrebbe immaginare una ipotesi analoga a quella che viene già sviluppata dalle Ferrovie dello Stato, in modo da evitare il pagamento del pedaggio, oppure da doverne pagare semplicemente una percentuale e non il costo complessivo.

Ovviamente, abbiamo anche proposto di migliorare e di rivedere le procedure e le attività di informazione tramite Isoradio e il CCISS (il quale ultimo è più di competenza del Ministero delle infrastrutture). A questo proposito, nei prossimi giorni avremo un incontro con l'*Authority* e con il Ministro delle comunicazioni nel corso del quale, incontrando anche tutti i gestori di reti radio, telefoniche e televisive, spero riusciremo ad individuare il sistema per fornire informazioni diffuse su tutto il territorio e non solo sui 2.000 chilometri di autostrade che in questo momento vengono coperti soprattutto da Isoradio. Si deve individuare un sistema per comunicare tutte le situazioni di crisi (non solo, dunque, un blocco stradale ma anche un ritardo ferroviario, un aeroporto chiuso per varie ragioni), in modo da dare una informativa in tempo reale sulle problematiche del sistema Italia.

Abbiamo infine proposto (questa ci sembra l'esigenza prioritaria) che si creino due punti di coordinamento, uno a livello locale e uno a livello nazionale, per gestire momenti di crisi; abbiamo già inviato una nota, al

riguardo, sempre tramite il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ai Dicasteri competenti. La nostra ipotesi è che si crei anzitutto un comitato di gestione per possibili situazioni di difficoltà delle varie forme di viabilità (ferroviaria, aerea, terrestre, automobilistica e così via) a livello territoriale, dove siano rappresentate tutte le componenti (pubbliche, private, concessionarie, strutture provinciali, comunali e regionali) e si possa intervenire in tempo reale per risolvere qualsiasi problema che si dovesse presentare.

Inoltre, abbiamo suggerito di creare una sorta di servizio nazionale mobilità, una struttura di coordinamento che raccolga tutte le informazioni a livello centrale. Può accadere che un problema non riguardi solo una Regione (come è anche avvenuto il 28 febbraio scorso, quando si determinarono problematiche anche in Veneto ed in Toscana), quindi è necessaria un'autorità sovraordinata che controlli le realtà sul territorio e sia in grado di porre in atto eventuali nuovi provvedimenti insieme alle strutture territoriali.

Ad esempio, in relazione alla vicenda della chiusura delle autostrade, vi informo di un'ipotesi che avevamo suggerito, che non mi pare sia stata presa in considerazione: se gli automobilisti che scendevano dal Trentino-Alto Adige verso Roma (che non sapevano che l'Autobrennero era bloccata all'altezza di Modena) fossero stati deviati all'altezza di Verona sulla Venezia-Milano, avrebbero potuto seguire l'autostrada fino a Milano, prendere la Milano-Serravalle-Genova, scendere verso Pisa e Firenze, e reimmettersi nella A1: certo, avrebbero percorso 300-400 chilometri in più, però non sarebbero rimasti bloccati per 7-8-9 ore, come è accaduto in qualche caso.

In una situazione del genere, la decisione su possibili «filtri» e deviazioni del traffico può essere suggerita e assunta da una struttura che abbia a disposizione un quadro più generale e non solo locale delle diverse problematiche. Tale struttura a nostro avviso potrebbe essere utilmente istituita nell'ambito del Ministero delle infrastrutture o presso il Ministero dell'interno, dove vi sono le strutture della Polizia stradale che hanno una grandissima esperienza e competenza in merito.

Queste sono le proposte che abbiamo formulato, proprio al fine di migliorare le problematiche del sistema Italia.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Bertolaso per la sua esposizione introduttiva.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Dottor Bertolaso, sono sconcertato e preoccupato per quanto riferito: lei ci ha parlato di un evento nient'affatto straordinario e ci ha elencato una serie di buoni propositi, il che dimostra che non avevate pensato che in questo Paese potesse anche nevicare. Ho sempre pensato ad una Protezione civile preparata per le emergenze e non per il dopo emergenze, quindi non sono soddisfatto di quel che ha detto oggi, anche se non siamo qui per esprimere un giudizio, ma per ascoltare e raccogliere informazioni. Ha riferito di riunioni a gennaio, di idee ma-



turate, ma non messe in pratica, nonché di ulteriori progetti, che a me sembrano di difficile attuazione, perché investono competenze e responsabilità molto diverse. Esistono già molti centri sulla mobilità ma purtroppo pochi funzionano a causa di problemi di coordinamento. La Protezione civile dovrebbe immaginare interventi strutturati per situazioni di emergenza ed essere preparata a tal fine, e attualmente non mi pare che ciò avvenga.

Lei qui ha fatto delle affermazioni di cui si assume la responsabilità. In merito alla questione delle informazioni per la mobilità, centrale in occasioni come queste, lei sta difendendo Isoradio, e l'ha difesa anche nel corso di alcune interviste. Isoradio, come documentato, è stata l'ultima a dare informazioni corrette su quanto stava capitando, addirittura con due o tre ore di ritardo rispetto ai canali normali della RAI che trasmettevano «Onda verde» o le notizie provenienti dal CCISS. Speravo lei mi parlasse del fatto che Isoradio ha una organizzazione operativa piuttosto farraginoso; non ne ha parlato ma a mio parere balza subito agli occhi l'opportunità di strutturare in maniera diversa le modalità di comunicazione delle notizie. Disponiamo di due canali di informazione, Isoradio, che dipende dalla società Autostrade, e CCISS, per la quale c'è una convenzione, non firmata dal dicembre 2002, con ANAS, Polizia stradale, Ministero delle infrastrutture, Ministero dell'interno e quant'altro.

Siccome in queste vicende è assolutamente centrale il tema dell'informazione, e lei ha affermato che il venerdì sera avete dato modo al TG1 di lanciare l'allarme meteo, come mai poi non avete pensato al modo di eliminare i ritardi paurosi che Isoradio ha nel comunicare i problemi di traffico? Come mai non avete pensato al fatto che Isoradio sostanzialmente ha perso la sua funzione, la sua missione? Infatti, visto che svolge un servizio di pubblica utilità, si dovrebbe dedicare ad informare sulla circolazione e sulla sicurezza stradale, mentre invece trasmette continuamente rubriche sulla cucina o sullo zodiaco, notiziari, interviste ad esponenti politici di ogni livello e tipo e non svolge il suo compito. Inoltre i chilometri coperti da Isoradio non sono 2.000, ma 1.800, peraltro con molti buchi, perché la frequenza 103.3 è occupata in alcune aree da stazioni private. Avete pensato ad investimenti atti a garantire una copertura dell'intero territorio nazionale? Secondo il mio punto di vista, il dualismo tra CCISS e Isoradio andrebbe eliminato, arrivando ad un'unica centrale informativa. Non ho sentito però una proposta in questo senso. Avete pensato a risolvere questo problema rinnovando la convenzione, oppure no?

Per quanto riguarda l'informazione sulla circolazione stradale ci troviamo quasi di fronte a un mercimonio. La scorsa settimana ho presentato un'interrogazione perché Telecom sta pubblicizzando il servizio \*4, ovviamente a pagamento, che dovrebbe fornire informazioni sulla circolazione stradale. Mi domando che informazioni siano, chi le tratti, che tempestività abbiano.

Dottor Bertolaso, al di là dei diversi aspetti da lei toccati, il problema centrale riguarda l'informazione tempestiva degli utenti della strada, magari anche creando quei CCISS regionali sullo stato della circolazione.

Così facendo, si eviterebbero molte delle cose che lei ha denunciato e che sono facilmente prevedibili.

Ritiene congrue le dotazione di mezzi e i piani antineve per le diverse concessionarie? Lo chiedo perché i servizi sono stati dati quasi tutti in appalto e non essendo le risorse duplicabili sul territorio, spesso possono mancare le strutture.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Fabris.

Rappresento che ci sono ancora cinque colleghi che desiderano intervenire e che abbiamo preso l'impegno di ascoltare anche gli amministratori delegati della società Autostrade per l'Italia e della società Trenitalia. Invito quindi i colleghi a contenere gli interventi così da permettere al dottor Bertolaso di replicare e di procedere con le restanti audizioni.

L'argomento dell'informazione è interessantissimo e condivisibile. Non capisco per quale motivo per i casi di emergenza non si immagini di utilizzare anche i circuiti delle televisioni e delle radio private.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, condivido il giudizio dato dal senatore Fabris su una sorta di degenerazione di Isoradio. Questo argomento potrebbe da solo occupare la nostra seduta, ma siamo qui per parlare d'altro.

In apertura del mio intervento vorrei comunicare un apprezzamento al dottor Bertolaso per quella che mi sembra essere stata una svolta nella Protezione civile negli ultimi anni. Lo stesso fatto che siamo qui a discutere con di un grande ingorgo stradale con il responsabile della Protezione civile, quindi discutiamo di una questione che è al limite delle sue competenze, è la conferma che esiste un'interpretazione moderna di questo settore dell'intervento pubblico. Come senatore dell'opposizione voglio dare atto anche al Governo di un impegno sul campo della Protezione civile.

La Protezione civile nei prossimi anni diventerà sempre più un elemento centrale dell'organizzazione dello Stato. In Spagna, a Madrid, dopo il recente tragico attentato i treni hanno ripreso a funzionare nel giro di 12 ore; questo ci dimostra quanto sia importante in uno Stato moderno l'attività della Protezione civile. A mio parere il cuore di questa attività è la prevenzione. Pertanto, se fatti come quelli che hanno determinato i disservizi stradali di cui stiamo parlando non vengono previsti con tempestività e se non c'è capacità di comunicazione, la Protezione civile è destinata al fallimento.

Mi è sembrato di capire che le notizie sul peggioramento del clima fossero state diffuse in tempi adeguati dalla Protezione civile. Ma quando e in che modo è stato comunicato ai vari operatori dei diversi livelli che stavamo entrando in una situazione climatica così pericolosa?

Dottor Bertolaso, al termine della crisi, lei disse che i responsabili avrebbero pagato. Dopo 48 ore ha invece corretto il tiro parlando di una responsabilità collegiale ed ha anche affermato che in tanti erano re-

sponsabili dell'accaduto. Vorrei quindi capire il motivo di questa rettifica della sua posizione.

Ho sentito, inoltre, prospettare da parte dei responsabili della società Autostrade una posizione in qualche modo diversa, come se vi fosse stata difformità tra le indicazioni di alcuni prefetti e quelle della Protezione civile. A questo riguardo, bisogna essere molto precisi, per cui chiederemo spiegazioni anche alla società Autostrade. Innanzi tutto, però, vorrei sapere di quali prefetti si tratta, cosa è successo in realtà, quali diverse indicazioni sono state fornite e se, come credo, nelle questioni di sua competenza la Protezione civile assorba o meno le competenze dei Prefetti. Mi sembra che casi di sovrapposizione di ordini non si dovrebbero verificare, almeno se è in gioco la sicurezza pubblica. Le chiedo, perciò, se ciò si sia verificato, dove e perché.

I quotidiani del nostro Paese si sono dilungati sul tema della chiusura delle autostrade. Alcuni hanno sostenuto che sono state chiuse tardi, altri presto. Lo stesso amministratore delegato della società Autostrade ha dichiarato di avere avuto dai prefetti – come ho già detto – l'indicazione di non chiudere l'autostrada perché vi erano problemi sulla rete stradale ordinaria. Allora mi chiedo quale sia la politica generale su questa chiusura. Da quanto sono a conoscenza, in tutti i Paesi del mondo in occasione di grandi perturbazioni atmosferiche restano aperte le autostrade (perché sono a pagamento e hanno una grande manutenzione), mentre si chiudono le strade piccole. Ebbene, mi chiedo come sia possibile che in Italia esista una scuola di pensiero opposta rispetto agli altri Paesi, per cui si chiudono le autostrade e si lasciano aperte le strade provinciali e comunali.

Il dottor Bertolaso ha ricordato poco fa che l'acme della crisi si è avuta nel tratto Modena-Reggio Emilia. Al di là dell'entità della nevicata, questo mi meraviglia perché si tratta di un tratto autostradale pianeggiante. Ora, quando nevica le maggiori situazioni di crisi sulle autostrade si verificano laddove la pendenza è accentuata. Nei tratti pianeggianti è sufficiente, infatti, spargere preventivamente un po' di sale grosso per evitare che la strada si ghiacci, tant'è che ogni dieci metri della rete autostradale vengono collocati sacchi di sale, o forse sarebbe meglio dire che avrebbero dovuto essere collocati. Le chiedo, quindi, dottor Bertolaso, se nel tratto Modena-Reggio Emilia questi sacchi di sale ci fossero realmente e se gli addetti abbiano cominciato a spargerli pochi minuti dopo l'inizio della nevicata così come avrebbero dovuto fare.

PRESIDENTE. Questo dovremmo chiederlo all'amministratore delegato della società Autostrade.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Ci sono poi tratti autostradali gestiti da altri concessionari e da compagnie diverse da Autostrade per l'Italia, ugualmente pianeggianti, limitrofi al tratto Modena-Reggio Emilia (mi riferisco, in particolare, ai tratti Parma-La Spezia e Torino-Piacenza) che sono rimasti aperti. Mi chiedo come ciò sia potuto avvenire, mi chiedo perché questa diversità di conseguenze di un medesimo evento.

Può dirci il Capo Dipartimento della protezione civile come funziona in caso di emergenza il meccanismo delle autostrade e se ha funzionato bene al livello di manutenzione e di pronto intervento? Se la Protezione civile conosce i protocolli, le convenzioni, i doveri e gli obblighi attribuiti alla società Autostrade? Questi ultimi sono sufficienti?

PRESIDENTE. Senatore Zanda, si tratta di domande molto interessanti, ma che ritengo andrebbero rivolte al dottor Gamberale.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Sto per concludere, signor Presidente.

Da ultimo, vorrei sapere dove si trovavano gli spazzaneve che, da quanto ho letto, sarebbero intervenuti in grande quantità. Vorrei sapere se per essere operativi hanno dovuto percorrere, ad esempio, 100 chilometri oppure se erano nei pressi delle zone dove avrebbero dovuto operare.

Infine, sebbene sia importante comunicare al pubblico con Isoradio e via dicendo, vorrei sapere come ha funzionato il circuito informativo tra le istituzioni; mi riferisco alla Protezione civile, alle Prefetture, alla società Autostrade e all'ANAS.

Un'ultima osservazione: lei, dottor Bertolaso ha ipotizzato un comitato di gestione. A prescindere dal fatto che a mio parere si dovrebbe vietare la costituzione di comitati, che considero una sciagura nazionale, la invito, dottor Bertolaso, a non far istituire organismi del genere perché distruggono quel poco di operatività che ancora c'è nel nostro Paese. Se la Protezione civile ritiene di dover intervenire, allora comanda la Protezione civile.

Mi scuso, signor Presidente, per le numerose domande e ringrazio anticipatamente il dottor Bertolaso.

CHIRILLI (*FI*). Ringrazio il dottor Bertolaso per il suo contributo che ci illumina anche sulle responsabilità delle altre istituzioni chiamate all'emergenza. Lei, nel suo intervento, ha voluto precisare che il livello locale non è di sua competenza, ma si comprende facilmente come l'insieme degli aspetti locali compongano il quadro provinciale, regionale e nazionale.

Come sindaco vivo nel terrore che possa accadere qualcosa.

BERTOLASO. Si immagini in che terrore posso vivere io!

CHIRILLI (*FI*). Mi è capitato di essere svegliato durante la notte per via di una tromba d'aria che aveva distrutto metà città e, nonostante vi fosse stata sempre da parte mia e dei dirigenti comunali una preoccupata sollecitazione a realizzare i piani predisposti dalla Protezione civile, in quel momento realizzai che occorreva davvero l'ingegnere sindaco che si metteva per la strada e chiamava le aziende per rimuovere almeno gli ostacoli più pericolosi.

Allora la domanda più importante che le rivolgo, dottor Bertolaso, è la seguente: vengono svolte attività di simulazione sul territorio da cui si

possa verificare il livello di capacità organizzativa in momenti di difficoltà? I recenti fatti di Spagna ci fanno immaginare come la nostra nazione possa vivere momenti estremamente difficili. Siamo venuti a conoscenza, attraverso alcuni *flash* televisivi, del fatto che, ad esempio, negli Stati Uniti ci si prepara a questo genere di attacchi con esercitazioni e simulazioni. Vorrei sapere, pertanto, come è organizzato da noi l'aspetto della simulazione.

MONTINO (*DS-U*). Il Capo Dipartimento della protezione civile nella sua esposizione ha posto l'accento sulla scarsa collaborazione delle strutture deputate a far fronte all'emergenza. Vorrei sapere in particolare a chi si riferiva o se, vista l'eccezionalità della nevicata, di fatto si era complessivamente impreparati. In sostanza, vorrei capire se nel caso specifico delle giornate del 27 e del 28 febbraio sono state individuate precise responsabilità da parte di soggetti chiamati a collaborare e intervenire oppure se vi è stato un problema culturale e generale di *deficit* della nostra struttura. Mi riferisco in quest'ultimo caso ad una scarsa preparazione al lavoro di squadra, tenendo sempre a mente l'eccezionalità dell'evento meteorologico, visto che – come ripetuto anche poc'anzi – sono caduti in poche ore ben 55 centimetri di neve.

Vorrei capire, dunque, dove sia la responsabilità e a cosa si riferiva il Capo Dipartimento della protezione civile quando ha dichiarato alla stampa che qualcuno avrebbe dovuto pagare. Quest'affermazione, riportata diverse volte sui giornali anche a caratteri cubitali, è apparsa come una chiamata in causa di qualcuno. Credo si riferisse, in particolare, alla società Autostrade, ma questa è una mia deduzione. Vorrei capire se questa era l'intenzione, oppure a chi si riferiva e se, trascorso ormai quasi un mese dagli eventi, qualcuno abbia effettivamente pagato rispetto a quanto successo.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Dottor Bertolaso, come il senatore Fabris non sono soddisfatto di come lei ha impostato la questione. Apprezzavo di più il dottor Bertolaso che chiedeva le responsabilità e voleva sapere come sarebbero finite le cose, rispetto a quello di oggi che pone l'intera questione all'interno di un limbo piuttosto incomprensibile dove, essendo tutti colpevoli, nessuno è colpevole.

Non siamo di fronte ad una calamità naturale. Lei oggi indossa la cravatta e non una delle sue bellissime giacche a vento da guida alpina, ma tratta la questione come se fosse una calamità naturale. Non è così. Alla prima nevicata c'è stato il blocco. Lei ha sostenuto che avete cercato di spiegare, di capire e avete fatto in maniera che le informazioni giungessero il più presto possibile alla popolazione. C'è stata poi la seconda nevicata e il blocco è stato ancora più grave. Va anche considerato il fatto che il tempo intercorso tra gli avvisi meteo e la prima nevicata e gli avvisi meteo e la seconda nevicata siano stati molto più lunghi nel secondo caso, con un aumento dei tempi di intervento. C'è stata inoltre una terza nevi-

cata, di cui lei non ha parlato, che è avvenuta il giorno 6, grave quanto le altre, ma a seguito della quale non è successo niente.

La conclusione del mio ragionamento è che non siamo di fronte a calamità naturali, ma ad incurie e lei questo dovrebbe riconoscerlo. Se i mezzi messi a disposizione sono sufficienti, ma vengono utilizzati male, bisognerebbe trovare soluzione a questo problema; un'altra possibilità è che invece i mezzi non siano sufficienti e quindi, anche se usati bene, non possono riuscire a risolvere il problema. Non siamo di fronte ad un terremoto, ma al fatto che – come diceva il senatore Zanda – le autostrade devono rimanere aperte durante le nevicate; anche le ferrovie devono rimanere in uso, perché non siamo in Groenlandia. Questo è il punto.

Lei ha esaminato la situazione delle autostrade e delle ferrovie? È convinto che i mezzi a disposizione siano sufficienti? Io la posso agevolare affermando che, stanti i termini convenzionali, i mezzi e le postazioni sono a mio avviso sufficienti. Inoltre, le posso dire che dovrebbero essere disponibili 377 spargitori, 1.268 lame sgombraneve, 43 turbofrese, 40 Unimog, 78 furgoni, 571.000 quintali di cloruro di sodio. Questo risulta da atti ufficiali: non si tratta di dati inventati. Se tutto questo è disponibile e se è vero (l'avevo citato in una interrogazione, presentata insieme al collega Zanda) che vi sono 71 posti di pronto intervento (uno ogni 40 chilometri) e poi altri 137 posti di intervento antineve nelle località in cui possono verificarsi nevicate, in cui vi sono – per ognuno – 7 persone stabilmente addette, come posso ritenere normale che si intervenga quando la neve ha già raggiunto i 40 centimetri di altezza? Questo è il punto.

Se lei affermerà che tutto è dipeso dal fatto che non ci sono mezzi sufficienti possiamo discutere del problema; ma se ritiene che i mezzi sono sufficienti e poiché la caduta della neve è un evento che si ripete non certo eccezionalmente (come i terremoti), la prego di darci notizie più precise stamattina.

Dottor Bertolaso, lei ha sostenuto di aver fatto delle proposte, che a me vanno tutte bene, anche se condivido l'opinione del senatore Zanda: tanti comitati, poi, non fanno altro che complicare ulteriormente la vita e impediscono di accertare le responsabilità. Un fatto però è certo: gli ultimi cui possiamo attribuire penalizzazioni sono gli automobilisti. Tra le sue proposte rientra l'obbligo in capo agli automobilisti di portare le catene da neve a bordo delle autovetture. Spero che lei scherzi: alla fine le Ferrovie dello Stato, le Autostrade e la Protezione civile restano come sono, i prefetti non si toccano e si vanno a penalizzare gli automobilisti rimasti in coda? Ma questa è una cosa che non sta né in cielo né in terra. E toglieremmo loro anche dei punti dalla patente? Non si può fare, questo: se lo si dovesse fare, si compirebbe un errore madornale.

Quindi, spero che nella sua replica corregga un po' questa impostazione e cerchi di dare una risposta convincente.

PEDRAZZINI (LP). Dottor Bertolaso, lei si è riferito all'informazione. Forse è opportuno iniziare a parlare di qualità di informazione, perché troppa informazione, quel «al lupo, al lupo» gridato tutte le volte, alla

fine fa rasserenare la gente e determina l'impressione che qualsiasi messaggio non sia quello giusto: questa è un'idea molto corrente tra gli automobilisti.

È imbarazzante, piuttosto, che lei ci abbia parlato molto delle autostrade, e poco delle ferrovie; proprio le ferrovie devono funzionare quando c'è la neve. Devono funzionare comunque sempre...

BRUTTI Paolo (*DS-U*). In Svizzera funzionano sempre!

PEDRAZZINI (*LP*). Esatto. E non ho mai sentito che in Svizzera 40 centimetri di neve abbiano fermato qualcosa!

L'altro problema, invece, è relativo alla neve. Tutti i Comuni di montagna, che siano appena aggiornati, possiedono un cosiddetto «piano neve», quindi sanno benissimo cosa bisogna fare. Le emergenze non sono così imprevedibili ma ormai siamo divenuti il Paese delle eccezioni e delle emergenze. Penso che invece si tratti di eventi che si possono tranquillamente programmare, individuando i responsabili delle disfunzioni.

Non condivido, invece, quanto lei ha detto circa la possibilità per gli automobilisti di cambiare percorso per evitare il fermo di otto: nessuno tra coloro che sono rimasti fermi era a conoscenza del fatto che sarebbe dovuto rimanere bloccato per otto ore. Nessuno ha diramato gli avvisi, altrimenti tutti avrebbero cercato di percorrere un'altra strada.

Inoltre, condivido poco il fatto che la macchina divenga il deposito di tutto: tra un po' ci dovremmo caricare anche il mezzo di sopravvivenza. Vivo in una zona di montagna e ho sempre le catene in macchina. Però non credo che avere le catene a bordo delle automobili risolva alcun problema, perché il blocco non si è formato a causa di auto non provviste di catene: quanto è accaduto ha motivazioni di altro tipo.

Per concludere, sono preoccupato anche per tutte queste centralizzazioni: in Italia hanno sempre funzionato nel senso che nessuno è mai stato responsabile di alcunché. Tutto quello che è accentrato, alla fine, difficilmente dimostra di funzionare. Penso sia meglio pensare alle realtà territoriali, che magari conoscono meglio il problema specifico e sanno cosa è successo.

Lei ha inoltre parlato di una ricorrenza di 25 anni, quindi niente di eccezionale, perché per gli eventi questo periodo di tempo non è una cosa così rara (diverso sarebbe se fossero passati 50 anni). Sugerirei, quindi, di prevedere strutture molto più snelle e di andare a verificare come viene gestita la questione in qualche Paese europeo a noi vicino.

Per terminare preciso che io, piuttosto che un grande capo, preferisco piccoli capi facilmente reperibili.

CICOLANI (*FI*). Cercherò di essere breve, anche perché naturalmente molte delle osservazioni che avrei voluto fare sono già state fatte. In particolare, mi riferisco agli interventi dei senatori Zanda e Paolo Brutti. Condivido totalmente l'intervento del senatore Paolo Brutti e quindi ometterò di ripetere quanto da lui già detto.

Invece, richiamando l'intervento del senatore Zanda, faccio anche io i complimenti al dottor Bertolaso, perché non si può rimproverare a qualcuno di aver fatto qualcosa di buono. Però non stiamo parlando di una emergenza per la Protezione civile, ma della sicurezza dei sistemi di trasporto, quindi di una competenza in cui la Protezione civile non c'entra assolutamente alcunché. Quel che mi preoccupa, invece, è l'omissione, in questo caso, la mancanza di presenza forte di enti preposti proprio alla sicurezza della circolazione.

Passo alle domande residuali, che non sono ancora state poste e sulle quali vorrei avere una risposta dal dottor Bertolaso. In particolare, vorrei sapere qual è il ruolo della Protezione civile nella costruzione del rapporto di convenzione fra ANAS e concessionarie autostradali in generale. Infatti, in quel rapporto di convenzione, come già diceva il collega Brutti, che ha fornito anche dati precisi, esiste un obbligo da parte delle società concessionarie di intervenire in 60 minuti rispetto all'emergenza. Usiamo la definizione appropriata: questa è stata un'omissione totale di servizio. La Protezione civile non c'entra nulla; l'ANAS doveva contestare alla Società autostrade o al concessionario di non aver ottemperato a quanto prescritto nella convenzione. Dobbiamo usare la definizione esatta delle situazioni.

Quale possibilità ha la Protezione civile, anche tramite il supporto degli enti locali, di effettuare il monitoraggio sui mezzi? Per esempio, prima dell'inverno, può verificare se esistono i mezzi di soccorso, dove siano realmente depositati e se siano in grado di intervenire entro 60 minuti? Quale ruolo ha la Protezione civile in questo ambito? E le prefetture? C'è qualcuno in grado di accertare preventivamente le capacità di ottemperanza delle società concessionarie? Le stesse domande vanno ripetute anche alle Ferrovie dello Stato, che sono un concessionario. La Protezione civile ha un ruolo di *auditing* e di monitoraggio delle concessioni? Se sì, quale? A mio parere la Protezione civile può avere un ruolo di supporto del Ministero delle infrastrutture ma non può surrogarlo. In alcuni punti del suo intervento mi sembra sia emersa proprio la possibilità di una sovrapposizione; quindi il mio timore è che si generi una confusione di ruoli. Se esistono omissioni o cattiva organizzazione del Ministero delle infrastrutture e delle Regioni, dobbiamo cogliere occasioni come questa per rilevarle e per porvi rimedio, come giustamente diceva il senatore Pedrazzini.

**PRESIDENTE.** Come prevedibile, siamo andati oltre i tempi programmati. Do la parola al dottor Bertolaso, il quale, spero, riuscirà a contenere il suo intervento in un tempo ristretto. In caso contrario, penseremo ad una soluzione diversa.

**BERTOLASO.** Credo che nemmeno in mezz'ora sarei in grado di dare una risposta soddisfacente a tutte le domande. Cercherò comunque di essere sintetico.



PRESIDENTE. Il senatore Zanda ha dato atto di un cambiamento del ruolo della Protezione civile in questi anni, come testimonia il fatto che siamo qui a discutere di questi argomenti. Dottor Bertolaso, può chiarire dove arriva il confine operativo della Protezione civile e quali mezzi abbia, in termini giuridici, per ordinare e coordinare i soggetti pubblici e privati? Forse rispondendo a questa domanda ci chiarirebbe molto le idee.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Io vorrei sapere chi avrebbe potuto chiudere l'autostrada.

BERTOLASO. Senatore Veraldi, le risponderò tra poco.

Nella mia introduzione ho cercato diplomaticamente di spiegare alcune questioni e di rispondere su alcuni punti specifici, ma forse sono stato troppo rapido. La questione di fondo è che fino a due anni fa la Protezione civile non aveva alcun ruolo in situazioni del genere. Era ed è ancora compito della Protezione civile emettere avvisi meteo affinché le strutture locali si preparino a qualsiasi avvenimento, nevicata, nebbia, colpo di vento o mareggiata. Qui finisce l'ambito di intervento del Dipartimento nazionale della protezione civile secondo quanto stabilito dalle leggi nn. 225 del 1992 e 401 del 2001.

Cos'è cambiato in questi due anni? Nel dicembre 2001 si verificarono diverse nevicate nel Mezzogiorno d'Italia e molte strade provinciali vennero coinvolte. Era però il momento del trasferimento delle competenze della viabilità provinciale ex ANAS alle province, quindi siamo intervenuti noi al loro posto, sapendo che non ce l'avrebbero fatta. Sempre nel mese di dicembre 2001 nevicò anche a Milano e la città rimase paralizzata, con notevoli polemiche. Intervenimmo anche per risolvere il problema di sette treni rimasti bloccati nella periferia di Milano, portando gli oltre 1.500 passeggeri in stazione con nostri autobus. Di qui nasce il nostro coinvolgimento, che prende lo spunto – consentitemi di dirlo – dall'esperienza che io e il mio *staff* insieme facemmo in occasione del Giubileo, quando gestimmo diversi avvenimenti, soprattutto la Giornata mondiale della Gioventù. Proprio in quell'occasione chiudemmo per due giorni l'autostrada Roma-Napoli senza riscontrare problemi, perché a Tor Vergata avevamo una struttura di coordinamento (non si trattava di un comitato ma di un'unità di crisi, una cabina di regia, come la si vuole chiamare), nella quale erano presenti tutte le componenti, Autostrada, Polizia, ANAS, Province, Regioni, Comuni, Isoradio. Attraverso questa struttura davamo informazioni a tutta Italia, perché era la fine di agosto e c'era il rientro dalle vacanze estive. Non ci furono problemi, sebbene l'Italia fosse stata tagliata in due da questa vicenda. Da questa esperienza siamo partiti per offrire la nostra collaborazione.

È ben evidente che le responsabilità, se ci sono, vanno identificate nell'ambito di chi ha la gestione. Il senatore Cicolani ha fotografato perfettamente la situazione. Mi ha chiesto anche quale ruolo abbiamo nella convenzione tra concedente e concessionario; non abbiamo alcun ruolo. Io non so nemmeno come sia la convenzione e ne ho infatti chiesto copia

per vedere se possiamo avanzare proposte proprio per tentare di risolvere il problema dei pedaggi a favore dell'automobilista rimasto bloccato per dieci ore. Quindi non ho sparato a zero sugli automobilisti; ritengo che gli automobilisti abbiano il diritto di essere indennizzati per gravi disagi, ma abbiano anche il dovere, se nevicata forte, di attrezzarsi. Non dico di portarsi il cane da slitta, ma d'inverno, se si va in montagna o se si attraversa l'Appennino, le catene a bordo possono essere un buon rimedio. Poi se sui pannelli a messaggio variabile c'è scritto: «Obbligo di catene a bordo» quell'obbligo deve essere reale e non virtuale. Tutti leggono i pannelli a messaggio variabile e se in questi si prescrive un obbligo si devono prevedere sanzioni se l'obbligo non viene rispettato.

Più di questo sul ruolo della Protezione civile non posso dire, fermo restando che la nostra irritazione è nata dal fatto che il fenomeno era stato previsto. Quindi a livello locale si sarebbero dovute attivare tutte le attività finalizzate ad affrontarlo. Non bisogna comunque dimenticare che in Germania, il 28 gennaio, quando il valico rimase bloccato, ci furono 130 chilometri di fila per la nevicata che aveva interessato l'intera Europa. Da questo punto di vista anche altre Nazioni, quando nevicata forte, hanno problemi, sebbene sembrino più avanzate di noi. Noterete che la barriera di Como-Chiasso spesso è chiusa ai camion, ma è chiusa non all'ingresso verso l'Italia, ma verso la Svizzera, perché se nevicata in Svizzera chiudono l'autostrada ai camion. Non è vero che siano così organizzati e che gestiscano qualsiasi situazione. E' facile così: lasciano tutti i camion in casa nostra mentre nevicata, così tranquillamente puliscono le strade e quando hanno risolto fanno entrare i camion che intanto hanno intasato tutte le nostre autostrade in uscita.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Ma ce ne sono anche dalla Svizzera che vengono in Italia!

BERTOLASO. Questi sono dati di fatto che recepisco.

Noi non abbiamo alcun ruolo su Isoradio o sul CCISS.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Parliamo di noi e non sempre degli altri.

PRESIDENTE. Senatore Fabris, è solo stato fatto un paragone.

BERTOLASO. Per rispondere alle domande in maniera più puntuale, vengo ora al senatore Zanda. Abbiamo emesso il bollettino meteo il 27 febbraio alle ore 14,40, quindi con quasi ventiquattr'ore di preavviso, perché ha cominciato a nevicare alla fine del mattino del 28. Le agenzie di stampa sono uscite più tardi. Qualcuno magari vi dirà che le agenzie di stampa di alcune società di servizi sono uscite prima della nostra, perché una è uscita alle ore 17 e un'altra alle ore 17,10. Ma qui non facciamo a gara a chi ha fatto uscire per primo la prima agenzia. Noi l'avviso meteo ufficiale a tutte le strutture competenti l'abbiamo emesso alle 14,40. E se poi qualche Regione ha emesso un proprio avviso meteo che annunciava

che sarebbero caduti 10 centimetri di neve in Pianura padana a noi la cosa non deve assolutamente creare problemi. Infatti la struttura nazionale deputata alla gestione della protezione civile ai sensi della legge – cioè noi – aveva annunciato che ci sarebbero state abbondanti nevicate. Non avevamo detto che sarebbero caduti 10 centimetri di neve e, dunque, tutti coloro che non si sono preoccupati perché pensavano che sarebbero caduti solo 10 centimetri di neve si sono sbagliati; se la notizia l'ha data qualcun altro, la cosa ci lascia del tutto indifferenti.

Quando ho affermato che siamo tutti colpevoli ho voluto dire che anche io sono colpevole perché mi sono fidato delle strutture sul territorio. Avendole allertate con ventiquattr'ore di anticipo ero ragionevolmente ottimista in merito al fatto che saremmo riusciti a gestire bene la situazione, tutti insieme. E' invece mancato il gioco di squadra. Ognuno ha le sue colpe che prima o poi emergeranno. In fondo non è trascorso molto tempo; sono passate poco più di due settimane. Abbiamo scritto all'ANAS, alla società Autostrade e a tutte le Prefetture chiedendo dettagliate informative su ciò che hanno fatto e sugli ostacoli che hanno incontrato. Non abbiamo chiesto quanti spazzaneve ci fossero perché siamo perfettamente a conoscenza di quei dati. Desidero controllare i fogli di viaggio di questi mezzi, verificare dove si trovavano e quanti chilometri hanno percorso durante tutto l'arco della giornata del 28 febbraio; in altri termini, voglio capire se hanno lavorato oppure se sono rimasti fermi nelle piazzole. Stiamo aspettando di avere tutti gli elementi.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Sette giorni dopo si sono mossi a mezzanotte e le strade erano sgombre.

BERTOLASO. Sono assolutamente d'accordo. Stiamo aspettando; quando avremo ricevuto tutti gli elementi, trasferiremo le nostre valutazioni all'autorità politica, vale a dire al Presidente del Consiglio che ha la delega per la Protezione civile, che poi – immagino – chiederà conto agli altri Ministeri e alle altre autorità competenti.

In ogni caso, torno a ribadire che in quella giornata ci sono stati momenti molto difficili. Questo si è poi riverberato sulle informazioni ai passeggeri. Quando ho detto che volevamo chiudere l'autostrada del Brennero specifico che avremmo voluto chiuderla prima che venissero bloccati gli automobilisti, in modo da evitare che finissero nel blocco. E non è stata solamente la società Autostrade per l'Italia a bloccare determinati tratti perché anche l'autostrada del Brennero è rimasta bloccata per circa 40 km. Questo per dire che vi sono state altre strutture, altre società, che sono rimaste coinvolte.

Quanto al tema della chiusura delle autostrade, faccio presente che l'articolo 5 del codice della strada prevede che gli enti proprietari possano adottare provvedimenti per la regolamentazione della circolazione con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali. Quindi, i gestori delle varie reti autostradali possono chiudere autonomamente tratti di autostrada.

L'articolo 6 dello stesso codice della strada, inoltre, prevede che il prefetto per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione possa, a sua volta, anche prevedere la chiusura di tratti autostradali. Da questo punto di vista, quindi, la cosa è chiara. Ho sentito alcuni prefetti che non mi hanno confermato di essere stati contattati dai responsabili della società Autostrade per eventuali chiusure. Il fatto, quindi, rimane da verificare con chi di dovere. Quanto all'argomento dei sacchi di sale, credo sia meglio chiedere delucidazioni a qualcun altro. Noi avevamo pregato che fossero disponibili.

Per ciò che riguarda il discorso relativo al servizio nazionale mobilità, non è mia intenzione creare un coordinamento nuovo. Credo piuttosto che la sala operativa del Ministero dell'interno o delle infrastrutture, ogni qual volta giunga un avviso meteo che segnali nevicate per il giorno seguente in una determinata Regione, debba mettersi in contatto – come facciamo noi – con un'analogha struttura regionale in modo da evitare, in tempo reale, eventuali problemi. Non c'è nessuna nuova struttura o comitato da creare. Bisogna solamente sfruttare al meglio tutto quello che già esiste. Talvolta è assente la consapevolezza che tutti i funzionari dello Stato stanno lavorando e sono pagati per rendere un servizio ai cittadini e non il contrario. Forse in certi momenti è opportuno cambiare la mentalità e la cultura di coloro che sono coinvolti in queste vicende.

Quanto alle esercitazioni, esse si svolgono a livello locale. La Protezione civile nazionale si dovrebbe occupare delle grandi emergenze nazionali. I prefetti svolgono questo genere di attività: per esempio esiste, con riferimento al tratto di valico dell'A1, un piano antineve per la provincia di Firenze e uno per la provincia di Bologna. Lo stesso può dirsi per altre prefetture e Province del Nord, che pure svolgono esercitazioni. Ma il discorso è sempre parziale perché magari intervengono la Polstrada, i Vigili del fuoco e i volontari, senza contattare la società Autostrade o le Ferrovie dello Stato o viceversa. Il problema è di fare squadra, come sempre affermo, e ciò vale per qualsiasi altro ragionamento. In una situazione come quella drammatica di Madrid solamente un sistema organizzato e consapevole di chi deve fare che cosa può essere in grado di reagire prontamente e gestire la vicenda.

In ogni caso, ritengo che anche questo genere di esperienze, queste lezioni, siano utili a migliorare il complesso delle attività. Lo stesso senatore Brutti Paolo ha ricordato che dopo una settimana dal 28 di febbraio è di nuovo nevicato forte e non è accaduto niente. Questo perché evidentemente certe sollecitazioni servono ad essere più attenti e preparati in futuro. Noi vogliamo che questo sia codificato e istituzionalizzato; non è possibile che tutto funzioni bene per un mese solo perché c'è stata una polemica e che poi si torni alla situazione iniziale. Per questo abbiamo avanzato alcune proposte che mi auguro vengano recepite – almeno le più importanti – per procedere in modo più chiaro.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Vorrei che lei fornisse una risposta sul tema delicato dell'informazione e di Isoradio.

PRESIDENTE. Sì, il problema dell'informazione e di Isoradio esiste. Bisogna sapere se funziona o meno. Sarebbe inoltre utile avere da lei qualche chiarimento in merito alla vicenda delle televisioni e delle radio private. In altri termini, a suo avviso può avere un senso sollecitare maggiori investimenti e un maggiore coordinamento da sviluppare su una rete informativa che copra tutto il territorio nazionale?

BERTOLASO. È fondamentale, signor Presidente. Ho rapidamente accennato prima al fatto che nei prossimi giorni vi sarà una riunione operativa con il presidente dell'Autorità per le telecomunicazioni, con il ministro Gasparri, con la Protezione civile e con tutti i responsabili delle varie strutture televisive e radiofoniche (RAI, Mediaset e tutte le altre strutture presenti sul territorio) per predisporre un protocollo d'intesa che permetta a tutte le reti radiotelevisive di trasmettere messaggi, informazioni e comunicazioni di protezione civile, sia che si parli di viabilità sia che si parli di altre problematiche. Si tratta di una svolta epocale che anticipo perché il primo incontro si terrà alla fine di questa settimana. Contiamo, nell'arco di un mese, di produrre un documento operativo, concordato con tutte le emittenti, per poi renderlo efficace a tutti gli effetti.

Quanto al discorso relativo a Isoradio o al CCISS ho espresso delle valutazioni. Continuo a ripetere che Isoradio può avere mille difetti e problemi, ma non credo sia giusto criticare il povero cronista che deve annunciare che l'autostrada è chiusa se non gli viene fornita l'informazione da divulgare. Probabilmente la responsabilità è dei suoi superiori che non gli hanno trasmesso le giuste informazioni. Tutto può essere migliorato.

L'articolo 7-bis della legge n. 401 che ha proceduto alla riorganizzazione della Protezione civile si riferisce ad un sistema radiofonico nazionale al servizio del Dipartimento di protezione civile proprio a conferma di quanto siamo interessati a tutto questo. Non siamo riusciti a realizzare tale progetto in quanto non si riesce a trovare una frequenza che possa essere utilizzata su tutto il territorio; quindi vale la pena usare e ottimizzare quanto già esiste. Questo è il nostro obiettivo.

PRESIDENTE. Ringrazio il Capo Dipartimento della protezione civile per il suo contributo.

Propongo di sospendere brevemente la seduta.

Poiché non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

*I lavori, sospesi alle ore 15,55, sono ripresi alle ore 16,10.*

#### **Audizione dell'Amministratore delegato della società Autostrade Spa**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno prevede ora l'audizione dell'Amministratore delegato della società Autostrade Spa. È presente l'ingegner Vito Gamberale, amministratore delegato, accompagnato dal dottor Giovanni Castellucci, direttore generale, dalla dottoressa Enrica Giorgetti, di-

rettore dei rapporti istituzionali e della comunicazione, e dal geometra Igino Lai, responsabile della gestione operativa.

La ringraziamo per la sua presenza, ingegner Gamberale. Tuttavia devo informare che i lavori si terranno in modo diverso rispetto a quanto avevamo programmato: avevamo previsto che alle ore 14,30 di quest'oggi avremmo ascoltato il dottor Bertolaso, alle ore 15 lei e i rappresentanti della società Autostrade e, infine, alle ore 16, il dottor Renon. Purtroppo, come spesso capita, le cose non sono andate come avevamo previsto e il dottor Bertolaso ha terminato la sua audizione alle ore 15,55.

È parso dunque opportuno ai colleghi chiedere un aggiornamento della sua audizione, perché pensiamo che la società Autostrade sia in grado di replicare con ampiezza di argomenti sui fatti accaduti alla fine del mese di febbraio. Le ho personalmente comunicato questo orientamento della Commissione. Lei ci ha chiesto, tuttavia, di poter rappresentare la vostra opinione in questa sede. La Commissione è d'accordo nel darle questa opportunità, però deve tener presente che abbiamo a disposizione tempi molto stretti, perché alle ore 16,30 dovremo recarci in Aula. Avrà quindi a disposizione 10 minuti, nel corso dei quali potrà esporre le cose come meglio riterrà di fare, salvo poi aggiornare il nostro incontro a data da destinarsi (ed anche su questo la Commissione concorda), vale a dire alla prossima settimana, anche in base alla sua disponibilità.

*GAMBERALE.* Signor Presidente, innanzi tutto la ringrazio per la cortesia che mi sta usando. Quando siamo convocati dalle istituzioni siamo soliti prepararci rigorosamente, con i necessari documenti: non osiamo mai parlare a braccio, tanto meno – per l'appunto – davanti alle istituzioni. Se posso parlare con libertà, devo francamente osservare che lei, signor Presidente, mi dà due alternative che in ogni caso a mio avviso determinano una violazione della *par condicio*. Infatti, da quanto ho capito, saremmo stati accusati per un'ora e 50 minuti e dovremmo replicare per soli 10 minuti.

PRESIDENTE. No, non è così.

*GAMBERALE.* Spiego quello che ho compreso: poi, può darsi che abbia capito male, anzi, anticipo che può capitare di capire male. Ho capito che saremmo stati accusati per un'ora e 50 minuti e dovremmo difenderci in 10 minuti, come ho detto. Se non lo facciamo rimangono le accuse e, mediaticamente, perdiamo: ma è impossibile difendersi in 10 minuti.

Se mi posso permettere di aggiungere una cosa, forse avremmo bisogno di mezz'ora per poter esporre il nostro documento, che poi lasceremo agli Uffici...

PRESIDENTE. Ingegnere Gamberale, certamente può consegnare il documento agli Uffici.

*GAMBERALE.* ...e poi si potrebbe tenere una seconda audizione per rispondere alle domande che saranno poste al riguardo.

Ho il dovere di difendere l'azienda, contro la quale, probabilmente, sono maturati equivoci, false verità oppure stravolgimenti della realtà. Ripeto: ho il dovere di difendere l'azienda e le istituzioni devono permettermi di farlo.

*PRESIDENTE.* Ingegnere, questo lo comprendo. Purtroppo in Parlamento vi sono procedure e tempi che non possono essere condizionati nemmeno dagli interessi di una grandissima società.

*GAMBERALE.* Sono «uso ad obbedir tacendo».

*PRESIDENTE.* Questo le fa onore.

Se posso darle un suggerimento, le consiglierei, intanto, di entrare nel merito della questione; poi aggiorneremo questa audizione. Purtroppo, infatti, alle ore 16,30 – ripeto – dovremo tassativamente recarci in Aula, in quanto sono previste votazioni su argomenti delicati.

*GAMBERALE.* Cercherò di farlo, però mi trovo in imbarazzo.

Signor Presidente, quando potrebbe audirci di nuovo la Commissione?

*PRESIDENTE.* Come le ho già detto, la prossima settimana: sarebbe meglio mercoledì.

*GAMBERALE.* Dunque, rimaniamo in questo senso. Se mediaticamente usciranno agenzie di stampa che riterremo distorsive replicheremo a tali agenzie, però – poi – torneremo qui, nella sede propria.

*PRESIDENTE.* Mi scusi, ingegnere, ma non possiamo inseguire le cose che accadono. Capisco il disagio di chi, avendo preparato un lavoro organico, si trova costretto a fare una sintesi in pochi minuti. Però intanto, limitatamente a quell'evento di febbraio, lei può darci qualche informazione; poi riprenderemo – magari mercoledì prossimo – la relazione scritta accompagnata dalle diapositive. Credo che intanto qualcosa si possa fare. Capisco che non c'è *par condicio* se qualcuno parla per un'ora e 50, e qualcun altro di meno, ma qui non siamo in tribunale.

*GAMBERALE.* A volte ho questa sensazione e voglio sottolinearlo.

*FABRIS (Misto-AP-Udeur).* Abbia pazienza, ingegner Gamberale, ma non abbiamo udito un'ora di accuse. Quindi, cerchiamo di ridimensionare i fatti. Ci fornisca qualche elemento di valutazione iniziale; poi approfondiremo la questione.

PRESIDENTE. Devo anzi osservare che il dottor Bertolaso, secondo la mia opinione, ha svolto una esposizione equilibrata.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Se ora l'ingegner Gamberale parla per i tre minuti che gli sono rimasti, potremo sicuramente interloquire, ma la cosa diventerebbe di pochissimo interesse. Avendo consumato quasi interamente il tempo disponibile, penso sarebbe meglio optare per una soluzione diversa.

PRESIDENTE. Senatore Brutti, lasciamo parlare l'ingegner Gamberale.

GAMBERALE. Abbiamo preparato un documento che tocca i seguenti punti: l'evento del 28 febbraio; la gestione delle operazioni invernali sulla rete Autostrade per l'Italia, con i risultati complessivi ottenuti; *benchmark* europeo (rete autostradale, gestione eventi neve e risultati); emergenze in ambito autostradale nazionale (soggetti e competenze); il sistema autostradale e di grande comunicazione in Italia; il sistema dell'informazione sulla viabilità, che non è solo Isoradio, basato su sistemi proprietari, istituzionali e commerciali; i sistemi di previsione meteo; la circolazione dei mezzi pesanti; la gestione dell'evento neve del 28 febbraio 2004; le criticità; sintesi delle proposte di miglioramento. Sicuramente ogni evento che crea criticità suggerisce riflessioni per potersi migliorare: noi abbiamo elaborato queste riflessioni che possono coinvolgere l'intero sistema.

Adesso sta a voi decidere se debbo cominciare l'esposizione oppure se rinviare il tutto alla prossima settimana.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Ci parli del punto 9 del documento che ha consegnato alla Commissione, ossia della gestione dell'evento neve del 28 febbraio 2004.

GAMBERALE. Ma per arrivare al punto 9 bisogna dapprima esaminare determinate premesse.

L'evento si è verificato nel tratto dell'A1 tra Modena e Sasso Marconi, quindi in pianura e di questo dobbiamo prendere atto. In quella zona c'è stata la nevicata più intensa degli ultimi 160 anni (52 centimetri accumulati in 26 ore).

PEDRAZZINI (*LP*). Veramente Bertolaso ha affermato che si è trattato della nevicata più intensa degli ultimi 25 anni.

GAMBERALE. Abbiamo la documentazione in merito; noi parliamo sempre in base a documenti.

Sono andati in crisi, con interruzione del servizio di gran lunga superiore a quella autostradale, ferrovie, aeroporti, reti elettriche, viabilità di grande comunicazione e urbana. Si è trattato quindi di una crisi che ha coinvolto tutto il sistema delle *utilities* e delle infrastrutture. Lo stesso



giorno anche all'estero si sono registrate numerose situazioni di blocco in ambito autostradale, con conseguenze ben peggiori per gli automobilisti.

I mezzi autostradali, potenziati negli ultimi anni, sono intervenuti tempestivamente fin dalle prime ore della notte del 27 febbraio e hanno consentito un deflusso continuo del traffico fino alle ore 14 del 28 febbraio. Le chiusure tecniche previste dai nostri piani di emergenza hanno consentito di limitare i disagi e di evitare che i veicoli rimanessero bloccati in autostrada nelle ore notturne, come è avvenuto in altri episodi di minore intensità sulla rete di Autostrade e nelle autostrade straniere. Il contenuto del bollettino meteo diramato dalla Protezione civile il giorno prima, a livello regionale, non lasciava immaginare un evento di tale portata. Preciso che il bollettino meteo della Protezione civile della Regione Emilia-Romagna annunciava dieci centimetri di neve in accumulo nelle ventiquattr'ore (abbiamo qui il bollettino).

La comunicazione ha risentito dei limiti di copertura del canale Isoradio. Dobbiamo sottolineare che Isoradio, pur percepita come rete nazionale, in effetti copre il 25 per cento della rete autostradale e di grande comunicazione; questo significa che su quattro chilometri di autostrada, soltanto uno è coperto da Isoradio. L'evento è stato gestito in presenza di traffico merci, contrariamente a quanto avviene negli altri Paesi europei, in cui in simili condizioni il traffico merci viene bloccato. Quindi in questa fase si sono avvertiti – voi troverete in ogni *slide* un'autocritica al sistema tendente al miglioramento – la mancanza di un protocollo di coordinamento centrale e l'insufficienza dei sistemi di comunicazione, e non mi riferisco soltanto a Isoradio.

Per quanto più direttamente ci riguarda, nella relazione compariamo il periodo precedente alla privatizzazione con quello successivo, anche per diradare il sospetto che tale trasformazione abbia comportato una riduzione dei mezzi impiegati. La società, dopo la privatizzazione ha sempre impiegato maggiori mezzi per la sicurezza: il totale dei mezzi è aumentato del sette per cento, gli operatori delle imprese esterne del 15 per cento, lo stoccaggio dei cloruri liquidi del 92 per cento, quello dei cloruri solidi in silos del 33 per cento. C'è stato quindi un sostanziale incremento quantitativo e qualitativo delle risorse.

Nell'analizzare i risultati complessivi ottenuti, confrontiamo il quinquennio 1994-1999 (preprivatizzazione) con quello 1999-2004 (postprivatizzazione): le ore totali di blocco per neve sono diminuite del 46 per cento; gli eventi di neve sono aumentati dell'otto per cento; la durata media dei blocchi per evento è passata da 41 a 21 minuti. Mi sembra giusto quindi sottolineare che l'azienda ha mostrato un miglioramento dell'efficacia nella gestione delle operazioni invernali.

Vorrei ora fare un parallelo con gli operatori europei, in particolare con quello spagnolo e quello francese. Noi abbiamo cinque valichi al di sopra di 600 metri sul livello del mare, gli spagnoli zero, i francesi tre; la nostra rete è lunga 2.855 chilometri, quella maggiore spagnola 542, quella francese 2.539; circa il traffico medio giornaliero dei veicoli, noi siamo a 42.800, gli spagnoli a 37.467, i francesi a 29.000; la nostra per-

centuale di traffico merci è del 24 per cento, quella spagnola del 18 e quella francese del 16; per ogni 100 chilometri di rete noi abbiamo 60 mezzi antineve, gli spagnoli 6, i francesi 24. In conclusione Autostrade gestisce una rete più impegnativa, con risorse superiori e migliori risultati.

Per esaminare la gestione delle emergenze in Europa, dobbiamo subito dividere l'esame tra Paesi nordici e Paesi latini. Nei primi vigono regole di comportamento precise e c'è una maggiore abitudine alla guida su fondi innevati; in genere è obbligatorio l'uso di pneumatici termici e in alcuni casi si ricorre al blocco preventivo dei veicoli merci. Nei Paesi latini, caratterizzati da precipitazioni nevose meno frequenti, i veicoli sono generalmente meno equipaggiati; sono pertanto più frequenti, fatta eccezione per l'Italia, i provvedimenti di fermo preventivo dei veicoli pesanti, tendenzialmente attivati dalle prefetture.

Nonostante le precauzioni adottate, episodi di blocco si registrano anche negli altri Paesi europei. Ecco alcuni episodi significativi di blocco per neve riferiti al periodo 28-29 febbraio 2004. Spagna, frontiera con la Francia: circa 5.000 TIR bloccati per 48 ore sulla A63 in Francia per impraticabilità del valico sul versante spagnolo. Belgio: bloccate per ore durante la notte le principali autostrade di accesso a Bruxelles. Germania, Bacino della Ruhr: 1.500 persone bloccate nelle automobili durante la notte. Portogallo: centinaia di camion bloccati sulla frontiera con la Spagna di Vilar Formoso. Italia: chiusura tecnica dei tratti autostradali della A1 e dell'A14 in avvicinamento a Bologna per circa sei ore. Questo è il *benchmark* europeo che (consentitemi di dirlo) ha visto il sistema autostradale italiano fronteggiare l'evento in maniera non più disastrosa di quanto accaduto nel resto d'Europa.

Potremmo, quindi, concludere affermando, innanzitutto, che la rete ASPI è la più complessa in Europa per le caratteristiche del tracciato (numero di valichi, tortuosità e pendenze); in secondo luogo, che è la più vulnerabile per l'elevata componente merci del traffico (24 per cento contro il 15 per cento della media europea); in terzo luogo, che le risorse dedicate alla gestione delle emergenze sono superiori rispetto ad altri gestori e in aumento negli ultimi anni; infine, che i risultati evidenziano minori criticità rispetto al passato e un progressivo miglioramento.

I soggetti competenti sono molti: la polizia, le concessionarie, le prefetture e la Protezione civile. Quanto alla nostra organizzazione, abbiamo un primo livello territoriale quando l'emergenza è circoscritta a un tronco. L'azienda è divisa in nove tronchi più sette concessionari e dialogano tra loro in un'unica sala il tronco e il centro operativo autostradale (COA) della polizia. Il secondo livello territoriale si ha quando l'evento coinvolge più tronchi e quindi è un po' più vasto. In questo caso dialogano contemporaneamente i tronchi autostradali tra di loro, il sistema della polizia stradale al suo interno e con noi, tutti ospitati nelle nostre sale radio perché siamo gli unici tra gli operatori delle infrastrutture e le istituzioni dotati di sale radio periferiche e di un centro multimediale nazionale. Entrano poi in campo anche le prefetture.

Quando la situazione di crisi sale di livello, vi è un primo livello nazionale di competenza di una singola concessionaria autostradale. In questo caso entra in campo la polizia nell'estensione territoriale coinvolta, le concessionarie e le prefetture. C'è poi un secondo livello nazionale con interessamento di più concessionarie perché la rete è interconnessa. In questo caso entra in campo tutto il sistema della polizia, tutto il sistema delle concessionarie (che questa volta non è entrato in funzione), tutto il sistema delle prefetture, la Protezione civile, con i comitati di crisi regionale (di fatto mai attivati) e la Protezione civile con un comitato di crisi nazionale che vedremo successivamente in cosa consiste. Entra in funzione l'ANAS.

PRESIDENTE. Ingegnere Gamberale, la sua relazione è molto interessante ma sono costretto ad interromperla per via dei concomitanti lavori dell'Aula.

La ringrazio per la sua disponibilità e rinvio il seguito dell'audizione e dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,35.*

